

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Problem Image Mailbox.**

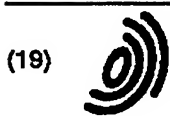
Spring system for a railway vehicle

Patent Number: EP1006036
Publication date: 2000-06-07
Inventor(s): SOMMERER RUDOLF DIPL-ING DR (AT); MAYR ANDREAS (AT)
Applicant(s): INTEGRAL VERKEHRSTECH AG (AT)
Requested Patent: ☐ EP1006036, A3
Application Number: EP19990122820 19991117
Priority Number(s): AT19980002044 19981203
IPC Classification: B61F5/10; B60G17/052; F16F9/04
EC Classification: B61F5/14, B60G17/005, B60G17/015D, B60G17/015F2, B60G17/052, F16F9/05, F16F9/05B
Equivalents: AT204498, ☐ AT407031B
Cited Documents: DE29813031U; WO9611120; DE3711907; GB1210465; US3049362; JP4175531

Abstract

The spring system has at least one spring, e.g. an air spring, and an emergency support(6) that is adjustable in height w.r.t the bogie frame(2) and onto which the carriage box sinks if the spring fails. A separate measurement device(2,13) for detecting the height position of the emergency support relative to the bogie frame has a mechanical part(12) in contact with or connected to the support and an associated sensor(13)

Data supplied from the esp@cenet database - I2



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11) EP 1 006 036 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
07.06.2000 Patentblatt 2000/23

(51) Int. Cl.⁷: B61F 5/10, B60G 17/052,
F16F 9/04

(21) Anmeldenummer: 99122820.6

(22) Anmeldetag: 17.11.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erreichungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:
• Sommerer, Rudolf, Dipl.-Ing. Dr.
6200 Jenbach (AT)
• Mayr, Andreas
6200 Wieseling (AT)

(30) Priorität: 03.12.1998 AT 204498

(74) Vertreter:
Torggler, Paul Norbert et al
Wilhelm-Greifstrasse 16
6020 Innsbruck (AT)

(71) Anmelder:
Integral Verkehrstechnik Aktiengesellschaft
6200 Jenbach (AT)

(54) Federsystem für Schienenfahrzeug

(57) Federsystem für ein Schienenfahrzeug, mit mindestens einer Federeinrichtung, insbesondere einer Luftfeder, und mit einer gegenüber dem Fahrwerksrahmen höhenverstellbar gelagerten Notauflage, auf die der Wagenkasten des Schienenfahrzeuges absinkt,

wenn die Federeinrichtung ausfällt, wobei eine gesonderte Meßeinrichtung (12, 13) zum Erfassen der Höhenlage der Notauflage (6) gegenüber dem Fahrwerksrahmen (2).

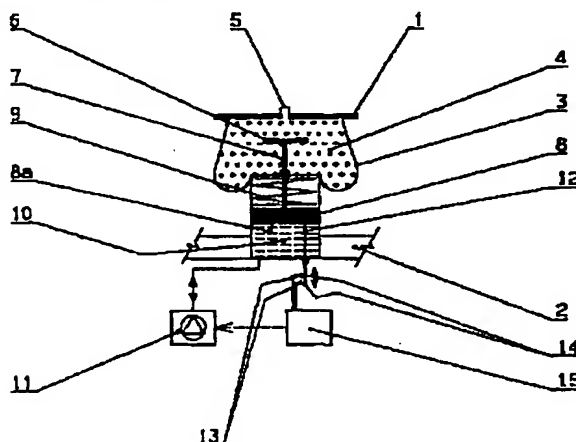


Fig.1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Schienenfahrzeug mit mindestens einer Federeinrichtung, insbesondere einer Luftfeder, und mit einer gegenüber dem Fahrwerksrahmen höhenverstellbar gelagerten Notauflage, auf die der Wagenkasten des Schienenfahrzeuges absinkt, wenn die Federeinrichtung ausfällt.

[0002] Ein solches Federsystem ist beispielsweise aus dem österreichischen Gebrauchsmuster 2471 bekannt. Im Gegensatz zu bloßen Gummipuffern als Notfeder erlaubt die dort gezeigte Notauflage in Form eines höhenverstellbaren Hydraulikstempels auch im Notbetrieb eine Höhenverstellung des Fahrwerks gegenüber dem Wagenkasten des Schienenfahrzeuges. Dies ist vor allem bei längeren Schienenfahrzeugen, insbesondere Gliederzügen, von Vorteil, man kann nämlich die unter den Notauflagen der einzelnen Fahrwerke bzw. Fahrwerksseiten befindlichen Räume für die Hydraulikflüssigkeit kommunizieren lassen. Damit ist ein Pandeln der Hydraulikflüssigkeitssäule von links nach rechts bzw. von vorne nach hinten bezogen auf die Fahrzeuglängsrichtung möglich. Damit ist die Notauflage nicht vollkommen starr und man kann mit dem Fahrzeug auch Kuppen und Wellen überfahren, selbst wenn die Hauptfeder, insbesondere eine Luftfeder, ausgefallen ist.

[0003] Auch sonst kann eine Höhenverstellung der Notauflage für Schienenfahrzeuge günstig sein, beispielsweise zur Anpassung an die momentan gefahrene Geschwindigkeit.

[0004] Bei den bisherigen Federsystemen hat sich gezeigt, daß die höhenmäßige Positionierung der Notauflage durch eine bloße Regelung des Drucks der Hydraulikflüssigkeit relativ ungenau ist.

[0005] Aufgabe der Erfindung ist es daher, ein verbessertes Federsystem der eingangs genannten Gattung zu schaffen. Das erfindungsgemäße Federsystem ist gekennzeichnet durch eine Meßeinrichtung zum Erfassen der Höhenlage der Notauflage gegenüber dem Fahrwerksrahmen.

[0006] In Abhängigkeit von dem aus dieser Meßeinrichtung stammenden, vorzugsweise elektrischen Signal kann dann die Notauflage in ihrer Höhe verstellt werden, bei einem bevorzugten Ausführungsbeispiel, beispielsweise durch Zufuhr bzw. Ablassen von Hydraulikflüssigkeit unter einem Hydraulikstempel, auf dem die Notauflage ausgebildet ist. Es sind jedoch auch andere Höhenverstellungen, beispielsweise elektromechanische für die Notauflage durchaus denkbar und möglich.

[0007] Was die Meßeinrichtung selbst betrifft, so ist es günstig, die Sensoren nicht direkt an der Notauflage erfassen zu lassen, sondern einen mechanischen Meßfühler zu verwenden, der mechanisch mit der Notauflage mitbewegt wird. Es kann dann an einem platzmäßig günstigeren Ort die Lage des Meßfühlers mittels mindestens einem Sensor erfaßt werden, womit man auch die Lage der Notauflage kennt. Besonders

eignet sich ein als Meßstift ausgebildeter Meßfühler, der axial verschiebbar in einer hülsenförmigen Führung gelagert ist, wobei die Sensoren an der hülsenförmigen Führung angebracht werden können. Der Meßstift kann beispielsweise an der Unterseite des Kolbens eines Hydraulikstempels anliegen und damit dessen vertikale Bewegung mitmachen.

[0008] Die erfindungsgemäße Meßeinrichtung, insbesondere in Form eines in einer Hülse geführten Meßstiftes kann leicht an bestehenden Federungssystemen nachgerüstet werden, um dort die Positionsgenauigkeit der Notauflage zu erhöhen.

[0009] Bei Federungssystemen, bei denen die Notauflage an einem Hydraulikstempel ausgebildet ist, der von unten mit Hydraulikflüssigkeit beaufschlagt ist, kann sogar die bestehende Ölzufuhröffnung verwendet werden, um darin den Meßfühler einzusetzen. Der Stift kann hohl ausgebildet sein, um den Durchgang des Hydrauliköls zu erlauben. Die Hülse kann mit dem Gehäuse des Federsystems verbunden, beispielsweise verschraubt werden. Damit erfüllt dann der Meßfühler eine Doppelfunktion, einerseits leitet er die Bewegung und damit die Lage der Notauflage nach außen weiter und kann dort beispielsweise mittels eines induktiven Sensors leicht erfaßt werden. Andererseits erlaubt er die Hydraulikflüssigkeitszufuhr in den Raum unter der Notauflage.

[0010] Weitere Vorteile und Einzelheiten der Erfindung werden anhand der nachfolgenden Figurenbeschreibung näher erläutert.

[0011] Die Fig. 1 zeigt schematisch ein Federsystem nach einem Ausführungsbeispiel der Erfindung.

[0012] Fig. 2 zeigt einen schematischen Längsschnitt durch einen Teil eines Ausführungsbeispiels eines erfindungsgemäßen Federsystems.

[0013] Da aus dem Stand der Technik die konstruktiven Details derartiger Federungen bereits bekannt sind (beispielsweise aus dem österreichischen Gebrauchsmuster 2471), kann im folgenden vor allem auf die erfindungswesentlichen Teile abgehoben werden.

[0014] Bei dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel ist mit 1 der Wagenkasten des Schienenfahrzeugs angedeutet. Der Fahrwerksrahmen eines nicht näher dargestellten zu federnden Fahrwerks trägt die Bezugsziffer 2. Es geht darum, den Wagenkasten 1 gegenüber dem Fahrwerksrahmen 2 abzufedern, was hauptsächlich über die Luftfeder 3 geschieht, in deren Innenraum sich im Normalbetrieb über eine Einfüllöffnung 5 eingefüllte Druckluft befindet.

[0015] Damit bei einem Ausfall dieser Luftfederung der Wagenkasten 1 nicht vollständig, sondern nur auf eine vordefinierte Höhe abfällt, ist eine höhenverstellbare Notauflage 6 vorgesehen, die beim vorliegenden Ausführungsbeispiel an einem Hydraulikstempel 7 ausgebildet ist. Dieser Hydraulikstempel weist unten einen Kolben 8 auf, dessen Unterseite 8a gegen die Wirkung einer Feder 9 mit Hydraulikflüssigkeit beaufschlagt ist,

die im Raum 10 mittels einer schematisch angedeuteten Druckpumpe vorhanden ist. Über den Druck der Hydraulikflüssigkeit kann die Höhe der Notauflage 6 eingestellt werden. Dies ist prinzipiell auch ohne Meßeinrichtung, die im folgenden noch eingegangen wird, möglich, wenn man die von oben auf den Kolben 8 wirkenden Kräfte, insbesondere die Kraft der Feder 9 und der Druckluft und andererseits den Öldruck kennt.

[0016] In der Praxis hat sich gezeigt, daß eine solche Druckregulierung allerdings relativ ungenau ist. Aus diesem Grund schlägt die Erfindung nunmehr eine gesonderte Einrichtung vor, um die Höhenlage der Notauflage 6 exakt erfassen zu können. Bei dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel handelt es sich bei der Meßeinrichtung um einen mit der Unterseite 8a des Kolbens 8 verbundenen oder daran angepreßten Meßstift 12, der von Sensoren 13 ablesbare Markierungen 14 trägt. Die Ausgänge dieser beispielsweise induktiven Näherungssensoren sind mit einer Auswerteinrichtung 15 verbunden, die über die Druckpumpe 11 und den Druck der Hydraulikflüssigkeit die Höhenlage der Notauflage 6 auf ein vorbestimmtes Maß regeln. Beim vorliegenden Ausführungsbeispiel sind nur zwei Sensoren 13 gezeigt, womit eine Einregelung auf eine bestimmte zwischen den beiden Sensoren liegende Höhenlage der Notauflage 6 möglich ist. Selbstverständlich sind auch mehrere Sensoren oder eine Sensorenzelle sowie kontinuierlich erfassende Sensoren denkbar und möglich, um die Höhenlage der Notauflage 6 auf einen beliebigen Wert festzulegen.

[0017] Die Fig. 2 zeigt ein weiteres Ausführungsbeispiel, das im wesentlichen dem unteren Teil der Fig. 1 entspricht. Man sieht noch den unteren Rand des Kolbens 8, dessen Unterseite 8a als Meßfläche dient. Die Höhenlage des Kolbens 8 gegenüber dem Gehäuse 16 spiegelt exakt die Höhenlage der darüber befindlichen Notauflage (in Fig. 2 nicht gezeigt) wieder. Es geht also darum, die Höhenlage der Fläche 8a zu erfassen.

[0018] Dazu ist bei dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel ein Meßstift 12 vorgesehen, der axial verschiebbar in einer hülsenförmigen Führung 17 gelagert ist, die mit dem Gehäuse 16 verbindbar ist.

[0019] Der Meßstift 12 weist unten ein verdicktes Ende 18 auf, das einen Kolben mit einem Kolbenboden 18a bildet. Dieser Kolbenboden 18a wird von unten mit einer Hydraulikflüssigkeit (Hydrauliköl) über eine Leitung 19 beaufschlagt und nach oben gedrückt, womit der Meßstift 12 oben immer satt an der Fläche 8a anliegt und damit deren vertikale Bewegung mitmacht. Eine Entlüftungsöffnung ist mit einem Filter 22 versehen.

[0020] Außerdem ist der Meßstift 12 hohl ausgebildet, er weist im Inneren einen Kanal 20 und eine Austrittsöffnung 21 für Hydrauliköl auf. Damit ist es möglich, über die Hydraulikölpumpe 19 durch den Meßstift 12 bzw. dessen Kanal 20 hindurch über die Ausströmöffnung 21 Hydraulikflüssigkeit in den Raum 10 unter den Kolben 8 zu bringen.

[0021] Zur Erfassung der Höhenlage des Meßstiftes 12 sind zwei Sensoren 14 vorgesehen, die die Höhenlage der Durchmesservariation 23 an jener Stelle erfassen, an der der Meßstift 12 von seinem geringeren oberen Durchmesser auf den dickeren unteren Durchmesser im Bereich der Bezugsziffer 18 anwächst. Diese Durchmesservariation bzw. Kante ist beispielsweise durch induktive Näherungsschalter leicht erfaßbar. Aufgrund der elektrischen Signale aus diesen Sensoren 14 können nicht dargestellte Auswert- bzw. Regeleinrichtungen die Hydraulikzufuhr in den Raum 10 und damit die Höhenlage der Notauflage verstellen.

[0022] Selbstverständlich sind auch andere Ausführungsbeispiele denkbar und möglich, beispielsweise kann die Meßeinrichtung innerhalb des Federsystems angeordnet sein und mehr oder weniger direkt die Lage der Notauflage erfassen, beispielsweise mittels optischer Sensoren. Grundsätzlich können auch andere Sensoren eingesetzt werden, beispielsweise Ultraschallsensoren od. dgl. Robuste für den Eisenbahnbetrieb geeignete Sensoren sind sicherlich die oben genannten induktiven Näherungsschalter. Auch ist die Erfindung nicht auf die Höhenverstellung über eine Hydraulikflüssigkeit beschränkt, auch anders verstellbare Notauflagen sind durchaus denkbar und möglich.

Patentansprüche

1. Federsystem für ein Schienenfahrzeug, mit mindestens einer Federeinrichtung, insbesondere einer Luftfeder, und mit einer gegenüber dem Fahrwerksrahmen höhenverstellbar gelagerten Notauflage, auf die der Wagenkasten des Schienenfahrzeuges absinkt, wenn die Federeinrichtung ausfällt, gekennzeichnet durch eine gesonderte Meßeinrichtung (12, 13) zum Erfassen der Höhenlage der Notauflage (6) gegenüber dem Fahrwerksrahmen (2).
2. Federsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Meßeinrichtung (12, 13) einen an der Notauflage (6) bzw. einen damit verbundenen Teil (8) anliegenden bzw. damit in Verbindung stehenden, mechanischen Meßfühler (12) aufweist, dessen Lage an einer von der Notauflage (6) entfernten Stelle (8a) mit mindestens einem Sensor (13) erfaßt wird.
3. Federsystem nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Meßfühler (12) einer axial verschiebbar gelagerter Meßstift ist.
4. Federsystem nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Sensor (13) bzw. die Sensoren in bzw. an der vorzugsweise hülsenförmigen Führung (17) des Meßstiftes (12) angeordnet ist (sind).
5. Federsystem nach einem der Ansprüche 2 bis 4,

dadurch gekennzeichnet, daß der mindestens eine Sensor (13) ein induktiver Näherungsschalter ist, der eine Markierung (14) oder Durchmesservariation (23) des Meßfühlers (12) erfaßt.

6. Federsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Notauflage (8) an einem Hydraulikstempel (7) ausgebildet ist, der von unten (10) mit unter Druck stehender Hydraulikflüssigkeit beaufschlagt ist und der von oben vorzugsweise unter der Wirkung einer Feder (9) steht.

7. Federsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5 und Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die vorzugsweise einen Meßstift umfassende Meßeinrichtung (12, 14) in den mit Hydraulikflüssigkeit gefüllten Raum (10) reicht und die Lage des unteren Kolbenbodens (8a) des Hydraulikstempels (17) erfaßt.

8. Federsystem nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Meßfühler (12) hohl ausgebildet ist und durch seinen Kanal (20) Zufuhr von Hydrauliköl in den Raum (10) unter dem Kolben (8) des Hydraulikstempels (17) erfolgt.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

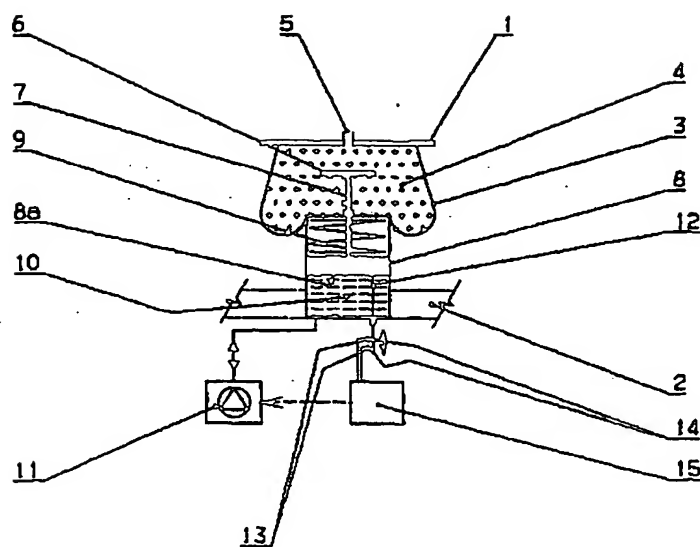


Fig.1

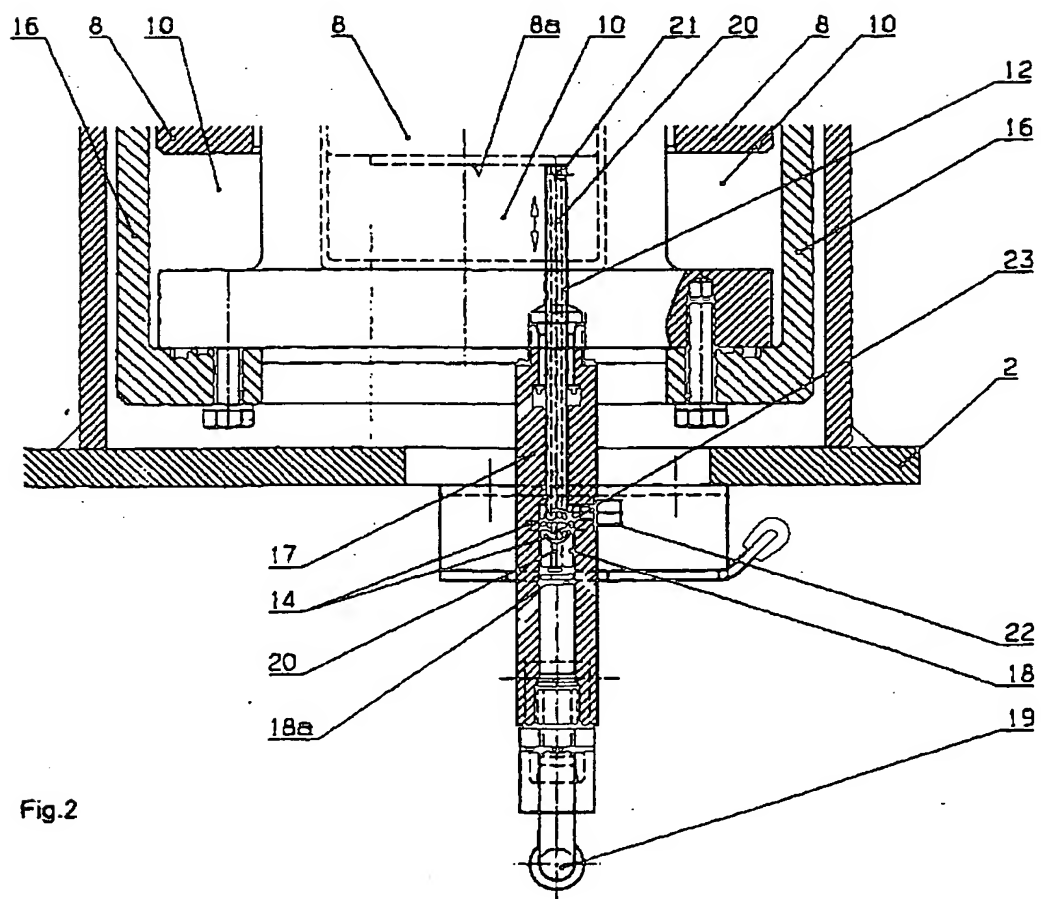


Fig.2